Nal. poczt. opł. rycz.



TYGODNIK
ZJEDNOCZENIE

ORGAN ZJEDNOCZENIA MIESZCZAŃSKIEGO W KRAKOWIE

Rok I. | Kraków, dnia 8 września 1929. | Nr. 34.

Prenumerata wynosi:	Adres Redakcji i Administracji:	Cena pojed. egzemplarza
rocznie . . . . Zł. 10·— półrocznie . . . . „ 5·20 kwartalnie . . . . . . „ 2·60 miesięcznie . . . . . . „ 1·—	Kraków, ul. św. Marka l. 8. Telefon 576.	25 groszy.

NADZWYCZAJNE
WALNE ZGROMADZENIE

CZŁONKÓW

Banku Spółdzielczego dla rzemiosła, przemysłu, handlu i rolnictwa z ogr. por. w Krakowie

odbędzie się

w poniedziałek dnia 23 września 1929 o godz. 7 po południu w lokalu Zjednoczenia Mieszczańskiego w Krakowie, przy ul. św. Marka 8, II p.

W razie braku kompletu odbędzie się powtórne Walne Zgromadzenie w tym samym dniu i lokalu o godz. 8 po poł. z tym samym porządkiem dziennym bez względu na ilość członków.

Porządek dzienny:

1) Odczytanie protokołu z ostatniego Walnego Zgromadzenia.
2) Sprawozdanie z działalności Banku za pierwsze półrocze 1929.
3) Zmiany, względnie uzupełnienia paragrafu 1, 2, 5, 7, 11, 16, 19, statutu.
4) Sprawa budowy domu własnego.
5) Wnioski.

Ze względu na ważność spraw, będących przedmiotem porządku dziennego, wzywa się wszystkich członków do wzięcia udziału w Walnem Zebraniu.

Za Radę Nadzorczą:
Jan Wolny, Prezes.

Doniosłe porozumienie w Hadze.

Zapoczątkowana jeszcze w kwietniu bieżącego roku na konferencji w Paryżu akcja rewizji spłat reparacyjnych Niemiec została w ubiegłym miesiącu ukończona w Hadze.

Już od samego początku tej drugiej konferencji zdawało się, że zostanie ona rozbita o opór Anglji — i dopiero w ostatniej chwili, bo niemal w przededniu przymusowego zamknięcia konferencji z powodu rozpoczynających się obrad Zgromadzenia Ligi Narodów — zostało osiągniętem porozumienie.

Olbrzymi problem odszkodowań wojennych został przez przyjęcie planu Younga ostatecznie załatwiony. Zobowiązania niemieckie zostały sprecyzowane i sposób umarzania ich ustalony. Teraz należy tylko czekać, jak w praktyce będzie wyglądało uiszczanie się Niemiec z tych zobowiązań. Rzecz ta interesuje nas specjalnie. Niemcy, jak wiadomo, nie kryją się wcale z tem, że dotrzymanie postanowień planu Younga z ich strony zależeć będzie w ostateczności od tego jak dalece danem im będzie w ich dzisiejszych granicach terytorjalnych rozwinąć swoją gospodarkę i swoje zagraniczne rynki zbytu. Gdyby w obecnych granicach osiągnięcie takich efektów gospodarczych, które uczyniłyby możliwem gładkie uiszczanie się z długu odszkodowawczego, było niemożliwem, będą musiały domagać się przekreślenia niektórych postanowień traktatu wersalskiego i przywrócenia dawnego stanu rzeczy. Chodziłoby im głównie o zwrot niektórych kolonij i o zmianę obecnej granicy polsko-niemieckiej na Pomorzu w celu przywrócenia bezpośredniej łączności Prus Wschodnich z Rzeszą.

W tym sensie przemawiał w Paryżu podczas konferencji odszkodowawczej szef delegacji niemieckiej Dr Szacht. Oświadczenia tego nie przyjęto oczywiście do wiadomości i formalnie niema ona żadnego znaczenia, niemniej jednak w tym kierunku pójdą w przyszłości plany i dążenia niemieckiej polityki zagranicznej.

Ponieważ takie zastrzeżenie w związku z planem Younga — mimo że „prywatne" i nieobowiązujące — czyniłoby z tego planu zgóry zarzewie nieporozumień i konfliktów międzynarodowych, we Francji podjęto inną myśl zaasekurowania niemieckiej zdolności płatniczej. Przed konferencją haską Briand wystąpił z hasłem Stanów Zjednoczonych Europy, przyczem pierwszym krokiem na drodze urzeczywistnienia tego hasła byłoby porozumienie francusko-niemieckie. — Porozumienie to będzie miało na celu stworzenie francusko-niemieckiego bloku gospodarczego na kontynencie europejskim, skierowanego przeciw ekspanzji amerykańskich wpływów gospodarczych w Europie. Blok ten dążyć będzie do wciągnięcia w orbitę swoich wpływów pozostałych jednostek gospodarczych na kontynencie europejskim. W tym celu posługiwać się będzie niewątpliwie także i wpływami politycznemi. Odczują to na swej skórze przedewszystkiem państwa młode, które swoje powstanie zawdzięczają traktatowi wersalskiemu i dotychczas we Francji widziały opiekunkę swoich interesów. Odczuje to przedewszystkiem Polska, która w najbliższym czasie stanie się objektem gospodarczej ofenzywy niemieckiej, popieranej ofenzywą polityczną. Obecnie wyjaśnia się zagadka kalendarza rokowań niemiecko-polskich w sprawie traktatu handlowego, tajemnica niemieckiej gry na zwłokę i ostatnich wręcz nieprzyzwoitych wykrętów na propozycje polskie wznowienia tych rokowań. Do

---

Zgęszczone powietrze artykułem pierwszej potrzeby.

Powietrze zgęszczone wytwarza się w t. zw. kompresorach, pędzonych parą lub elektrycznością. Stąd dostaje się do specjalnych zbiorników, czekających na swoje przeznaczenie.

Jednym z pierwszych, którzy usiłowali zastosować energję, jaką wytwarza zgęszczone powietrze, powracając ze stanu zgęszczenia do swej pierwotnej konsystencji, był amerykański wydawca i wynalazca Alfred Eli Beach. Zbudował on w Nowym Jorku na swój użytek małą podziemną kolejkę własnej konstrukcji i pędził ją powietrzem zgęszczonem. Kolejka ta istniała tylko rok, ale wskazała drogę, na której wynalazczość ludzka doszła do dzisiejszej udoskonalonej poczty pneumatycznej.

Niedawno minęło 25 lat odkąd poczęto stosować powietrze zgęszczone przy wydobywaniu ropy naftowej. Pewien teren naftowy w Pensylwanji wydał okrągło 250 milj. beczek ropy i zdawał się już być wyczerpany. Ponieważ jednak z układu geologicznego technicy wnosili, że nieco głębiej musi znajdować się jeszcze drugi, znacznie większy i obfitszy pokład ropy, poczęto pompować do szybu gaz ziemny. I rzeczywiście po pewnym czasie pod wpływem wytworzonego ciśnienia ukazał się nowy strumień ropy. Od tego czasu na kopalniach nafty stosuje się powszechnie tę metodę w celu zwiększenia wydajności szybów i wyciśnięcia z ziemi resztek cennej cieczy. Tylko że zamiast gazu ziemnego, z którego obecnie wytwarza się gazolinę, używa się zwykłego powietrza zgęszczonego. Na wielkich amerykańskich i europejskich polach naftowych wznoszą się, jedna obok drugiej, wieże wiertnicze. Co piąty szyb utrzymywany jest pod wysokiem ciśnieniem powietrza, które oddziaływa na warstwice roponośne i zasila wydajność sąsiednich źródeł.

Zgęszczone powietrze stosuje się w celu ochrony turbin wodnych przed zamarznięciem. Strumień powietrza, wprowadzony do wody, utrzymuje ją w stanie jakby nieustannego wrzenia i nie pozwala utworzyć się warstwie lodowej.

Olbrzymie drapacze chmur w miastach amerykańskich wyglądają zawsze jakby były świeżo zbudowane. Mury błyszczą czystością i znowu dzięki pomocy powietrza zgęszczonego. Co pewien czas betonowe mury drapaczy polerują się ostrym piaskiem, którego strumień, jak chmurę drobniutkiego śrutu, wydmuchuje się pod ciśnieniem powietrza zgęszczonego. Sadza i kurz znikają z murów bez śladu.

Przy robotach brukarskich powietrze zgęszczone oddaje nieocenione usługi. Młoty i kilofy, pędzone zgęszczonem powietrzem, łamią trzydziestocentymetrową warstwę betonu z nieprawdopodobną szybkością, obsługiwane bez wysiłku przez jednego człowieka. Narzędzia, pędzone zgęszczonem powietrzem, osadzają szyny tramwajowe w betonie tak trwale i dokła-

rokowań z Polską Niemcy przystąpią po dojściu do skutku przynajmniej preliminarjów porozumienia z Francją i ustaleniu zasad przyszłej polityki niemiecko-francuskiego bloku gospodarczego, mającego drogą podbojów ekonomicznych realizować ideę Stanów Zjednoczonych Europy pod hegemonją Francji i Niemiec.

Pogrom w Palestynie.

Niemal nazajutrz po zamknięciu kongresu sjonistycznego, na którym powzięto uchwały o dalszej akcji kolonizacyjnej w Palestynie i dalszej rozbudowy Palestyny, jako ojczyzny żydowskiej rozpoczęły się na obszarze całej Palestyny krwawe rozruchy antyżydowskie, przypominając najkrwawsze pogromy żydów w Rosji i na Ukrainie. Antyżydowską zbrojną akcję prowadzą w Palestynie Arabowie, uważający się za miejscową ludność tego kraju i jego właścicieli.

* * *

Od czasu słynnej deklaracji Balfoura, oddającej Palestynę pod kolonizację żydowską i ustanawiającej dla Żydów w Palestynie szereg przywilejów. Stosunek tych dwóch narodowości, żyjących dotąd obok siebie we względnym spokoju szybko się pogarszał. Deklaracja ta zmieniła zasadniczo stanowisko Żydów w Palestynie i prędzej czy później musiała doprowadzić do rewizji stanowiska Arabów miejscowych wobec Żydów.

Zaczęło się kilkanaście miesięcy temu od „ściany płaczu". Żydzi, opierając się na swoich wyjątkowych uprawnieniach w Palestynie, posiadając silny wpływ na rządy całej prowincji, postanowili zaakcentować i podkreślić to przez rozszerzenie swoich tradycyjnych praw religijnych. Rzucono hasło odbudowy świątyni Salomona, a tymczasem chciano nadać piętno liturgji oficjalnej tradycyjnym obrzędom modlitewnym pod „ścianą płaczu". Pierwszym krokiem ku temu miało być ustawienie przegrody, oddzielającej pod „ścianą płaczu" miejsce przeznaczone dla mężczyzn od miejsca dla kobiet, jak tego wymaga liturgja żydowska w bożnicach. Arabom posłużyło to za cacus belli. Pod pretekstem, że wzniesienie takiej przeszkody stanowić będzie utrudnienie komunikacyjne, Arabowie zażądali usunięcia jej, a nawet usunięcia i zburzenia „ściany płaczu". Rząd angielski pierwszy postulat uwzględnił całkowicie, a drugi wziął pod uwagę w taki sposób, że wśród żydów musiało powstać zaniepokojenie o losy religijnej świętości.

Takie stanowisko Anglji wzmocniło niesłychanie antyżydowskie nastroje wśród Arabów i coraz częściej następowały wrogie dla żydów demonstracje i rozruchy, organizowane przez Arabów.

Ponieważ dyslokacja wojsk angielskich w Azji jest tego rodzaju, że Palestyna nie posiada ani jednego większego garnizonu angielskiego, rozruchy antyżydowskie tłumione były przez władze angielskie bez dostatecznej energji, a poważniejszych konsekwencyj w stosunku do przywódców antyżydowskiego ruchu także nigdy nie wyciągano. Przeciwnie po każdych takich manifestacjach pojawiały się zarządzenia ograniczające i krępujące swobody polityczne i prawa samorządowe żydów.

Ze strony żydowskiej na wyraźny upadek sympatji dla koncepcji palestyńskiej w sferach angielskich i w angielskiej opinji publicznej odpowiedziano wzmożoną ofenzywą palestyńską. Ruch sjoni-

---

dnie, jak nie potrafiłby tego uczynić żaden robotnik.

Niedawno w porcie nowojorskim jeden z olbrzymich pływających bargów wyrzucił tak nieostrożnie swoją ciężką kotwicę, że zdruzgotał leżącą pod wodą rurę wodociągową, doprowadzającą wodę do Staten Island. Słona woda morska, muł i piasek dostały się do sieci rur wodociągowych. Kilkadziesiąt tysięcy ludzi na wyspie Island pozbawionych zostało wody do picia. Przy pomocy zgęszczonego powietrza w ciągu krótkiego czasu przedmuchano całą sieć wodociągową, czyszcząc ją najdokładniej. Tymczasem nurkowie, którym przy pomocy zgęszczonego powietrza umożliwiono pracę pod wodą, stwierdzili, że pod wodą trzeba dokonać spojenia głównej rury. I tej pracy dokonano przy pomocy zgęszczonego powietrza.

Zgęszczone powietrze obraca na wszystkie strony długie lufy ciężkich, morskich dział armatnich, ładuje je tonowymi pociskami, wyrzuca torpedy a także i liny ratunkowe podaje rozbitkom. Delikatnem tchnieniem nasyca kosztowne tkaniny zapachem kwiatów a brutalną, tytaniczną siłą wciska potężne nity do pancerzy okrętowych i żelaznych belek mostowych. Porusza młotem szybciej niż potrafiłby to człowiek. 600 uderzeń młota na minutę i to młota, ważącego dziesięć centnarów.

Rurami poczty pneumatycznej pędzą listy i paczki z szybkością dwuch kilometrów co trzy minuty, niesione podmuchem strumienia zgęszczonego powietrza. Z piszczałek organów kościelnych płyną strumienie rozdrganego powietrza zgęszczonego, wytwarzając wspaniałe harmonje. Maszyny i kotły, których żadnem narzędziem nie sposób gruntownie oczyścić, czyści najstaranniej powietrze zgęszczone. Ono wydmuchuje flaszki i butelki z płynnej masy szklanej, wytwarza przeciąg w kominach fabrycznych i wysokich piecach, zamyka w chwili niebezpieczeństwa drzwi komór szczelnych na okrętach, sypie piasek przed koła lokomotywy w czasie ślizgawicy.

Na każdym kroku spotykamy powietrze zgęszczone przy pracy. Stało się artykułem pierwszej potrzeby, bez którego współczesna ludzkość nie potrafiłaby się obejść. Wszędzie, gdzie wykonywana jest ciężka robota, znajdzie się w roli pomocnika powietrze zgęszczone. Syk kompresorów rozlega się niemal w każdym warsztacie pracy technicznej i niekiedy staje się cudowną muzyką dla ucha ludzkiego, jak zdarzyło się niedawno przy budowie tunelu kolejowego w amerykańskich Górach Skalistych.

W pewnem miejscu obsunęła się część ściany budowanego tunelu, odgradzając sześciu robotników od świata i powietrza. Kierujący robotami inżynier wiedział dobrze, że niema ratunku dla tych sześciu, że uduszą się zanim pomoc nadejdzie. Niemniej kazał natychmiast puścić w ruch kompresory. Po kilku godzinach nadludzkiej pracy droga była wolna. Żył jeszcze jeden — pięciu nie doczekało się ratunku. „Wiedzieliśmy, że ratunek się zbliża — słyszeliśmy kompresory. Nadzieja nie opuszczała nas do ostatniej chwili. Łatwiej było nam czekać — mnie i kolegom, którzy nie doczekali..."

styczny zdobył sobie sympatje w całym narodzie żydowskim, czego wyrazem był ostatni kongres, na którym doszło do przyłączenia się także i niesjonistycznych organizacyj żydowskich do akcji palestyńskiej.

Nazajutrz po kongresie, zapowiadającym nową żydowską ofenzywę palestyńską, wybuchły w Palestynie antyżydowskie rozruchy, noszące tym razem charakter otwartej wojny. Rozruchy trwają nadal, pociągając za sobą liczne ofiary w zabitych i rannych. Według obliczeń urzędowych, liczba zabitych wynosi około 200 osób, a rannych jest około 600. Obliczenia organizacji żydowskiej w Palestynie wykazują znacznie obszerniejszą listę strat.

Tymrazem Żydzi wyraźnie już oskarżają Anglję o bezczynność i pobłażliwość dla „bandytów arabskich“ i organizują na całym świecie demonstracje, skierowane przeciw Anglji. Władze angielskie natomiast w swoich komunikatach starają się zawsze podkreślić, że nigdzie w Palestynie nie zaszedł wypadek ataku arabskiego na posteruki wojskowe angielskie, ani na instytucje angielskie... że to co się dzieje w Palestynie, jest niejako wojną Arabów z Żydami, wojną, która Anglję interesuje tylko o tyle, o ile w grę wchodzą interesy bezpieczeństwa jej urządzeń, swobody ruchów i jej stanu posiadania na tym terytorjum.

Wypadki palestyńskie można scharakteryzować jako kryzys idei sjonistycznej. Ze strony najmniej spodziewanej idea ta zaatakowana została z całą bezwzględnością u swoich podstaw i fundamentów, w swojej części konkretnej. Tubylcza ludność arabska w Palestynie z bronią w ręku protestuje przeciw zamiarom wskrzeszenia terytorjalnego oparcia dla ideologji sjonistycznej, przeciw budowaniu ojczyzny żydowskiej na jej ziemiach. I należy liczyć się z tem, że protest ten będzie skuteczny, gdyż ze stanowiska współczesnych pojęć politycznych, każdy naród ma prawo bronić się przeciw pokojowej nawet kolonizacji swej ziemi przez inną narodowość.

Zapisujcie się do Ligi Obrony powietrznej i przeciwgazowej.

O własny dach nad głową.

W myśl artykułu: **„Akcja w sprawie budowy domu Banku Spółdzielczego“**, zachęcony szlachetną i rozumną odezwą Prezydjum i Wydziału Zjednoczenia Mieszczańskiego, która żąda pomocy i współpracy od społeczeństwa, a w szczególności członków Zjednoczenia i ujmuje inicjatywę expansji mieszczaństwa w swoje ręce, a temsamem daje bodźca społeczeństwu i przykład, że samo winno swą energją się prężyć i występować z inicjatywą, składam na cel budowy domu zł. 25·— i wyzywam wszystkich podpisanych na odezwie: a w szczególności Prezesa Jana Wolnego, Dyr. Zielińskiego Franciszka, Bińczyckiego Kaspra Wiceprez., Inż. Grabowskiego Juljana, Cechm. Stobierskiego Wład., Inż. Króla Piotra, Kaszyckiego Symforjana, Malarza Antoniego, Kudasiewicza Juljana oraz panią dyrektora Elżbietę Chomiakównę.

Wirgil Pruszyński
Dyrektor Banku Spółdzielczego.

Czytelniku! Ilu Zjednałeś prenumeratorów dla tygodnika „Zjednoczenie“?

Potrzeby przemysłu masarskiego.

Wyroby masarskie są produktem spożywanym w bardzo wielkiej ilości przez olbrzymie masy ludności. Wszędzie na Zachodzie słyszy się o holenderskiej, duńskiej, czechosłowackiej i t. d. szynce przy kupnie najmniejszej ilości nawet produktu. Polskie wyroby masarskie stoją na poziomie bardzo wysokim, fachowców mamy pierwszorzędnych, sprawę odpowiedniego dla każdego kraju opakowania sposobu przesyłki i dostosowania gatunku do zapotrzebowania poszczególnych krajów i miast, przemysł masarski nasz może rozwiązać bardzo łatwo.

Przemysłowi masarskiemu potrzeba tylko otrzymania możności szybkiego i ciągłego transportowania przy ułatwieniach dla każdego przemysłu stosowanych. Poruszyć należy również na tem miejscu sprawę cen maksymalnych, stosowanych na wyroby masarskie na rynku wewnętrznym. Jeżeli zarządzenia, ustnawiające instytucję kontroli cen wyrobów masarskich było w swoim czasie wogóle wydane, to prawdopodobnie w tem przeświadczeniu, by warstwy ludności o niższej skali zarobkowania miały możność konsumowania tych wyrobów. Życie wykazało jednak aż nadto dobitnie, że praktyka przy stosowaniu tych zarządzeń zwraca się wprost przeciw samej myśli prawodawcy i, że właśnie przez istnienie tej ustawy robotnik lub wogóle mało zarabiający płaci drożej. Na pierwszy rzut oka wydać się to może dziwnem, wytłomaczenie jednak tego jest zupełnie proste.

Władze samorządowe, wydając cennik maksymalny na wyroby masarskie czynią to ryczałtowo, dla wszystkich absolutnie produktów przemysłu rzeźnickiego i nie zastanawiając się zupełnie nad tem, że robotnik względnie osobnik mało zarabiający używa tylko specjalnych, niższych gatunków, ale to w ilości obfitej, że gdyby

Instytut rzemieślniczy w Berlinie.

Podniesienie stanu rzemieślnictwa jest dziś troską wielu krajów, ale szczególniejszą opieką otaczają je Niemcy, rozumiejąc doniosłość istnienia tego drobnego przemysłu, dającego utrzymanie wielu tysiącom rodzin. W tych dniach powstał w Berlinie specjalny Instytut Rękodzielniczy, którego celem jest badanie potrzeb rzemieślnictwa niemieckiego oraz opracowywanie dlań nowych metod pracy. Nie jest to zresztą placówka nowa, gdyż Instytut ten powstał drogą połączenia dwóch organizacyj, działających już od wielu lat, a mianowicie Instytutu badania spraw rękodzielnictwa oraz pewnej organizacji czysto naukowej, pracującej nad wytyczaniem polityki rękodzielniczej. Instytut Rękodzielniczy łączy wszystkie zagadnienia, należące dotąd do obu wymienionych organizacyj, posiadając prócz tego nader szeroki plan działalności.

Powstanie tego rodzaju instytucji, której zadaniem byłoby kierowanie całym ruchem rzemieślniczym i dopomaganie poszczególnym warsztatom fachowemi wskazówkami, byłoby u nas bardzo wskazane. Według bowiem przeprowadzonej ostatnio przez Min. Przemysłu i Handlu statystyki stan rzemieślnictwa polskiego jest nader pokaźny. Mamy więc obecnie w całem państwie 319.300 warsztatów rzemieślniczych, zatrudniających ogółem 886.200 pracowników. Wychodząc z założenia, że każda rodzina rzemieślnicza składa się z 2 do 3 osób, dochodzimy do wniosku, że około 3 miljonów obywateli polskich żyje z pracy rzemieślniczej.

Związek cechów wędlin.-rzeźniczych

Jak już donosiliśmy w swoim czasie, powstał niedawno Związek cechów rzeźnicko - wędliniarskich, jako organizacja centralna, mająca skupić w swych ramach wszystkie poszczególne cechy. Zakres działania tej organizacji siłą rzeczy będzie znacznie szerszy, niż któregokolwiek z poszczególnych cechów, lecz sam proces skupienia ich nasuwa organizatorom dość poważne trudności. Wynikają one z wielkiej ilości, a mianowicie kilkuset cechów, istniejących w różnych miastach Rzplitej.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu, jednakże do zalegalizowania Związku, wymaga, by przystąpiły doń wszystkie cechy. Spełnienie tego warunku jest bardzo trudne, wobec tego więc organizatorzy zwrócili się do czynników miarodajnych z prośbą, by przystąpienie połowy istniejących w Polsce cechów wędliniarsko-rzeźnickich było uważane za wystarczające do jego zalegalizowania.

Jakie piekarnie należy uważać za przemysłowe.

Dość skomplikowane zagadnienie klasyfikacji piekarń na rzemieślnicze i przemysłowe, rozstrzygnął zarząd Centralnego Zw. Cechów Piekarskich na posiedzeniu swem z dn. 1 bm., na którem zebarł się zarząd w pełnym składzie pod przewodnictwem prezesa Karola Wendta.

Zdecydowano, że piekarnie zupełnie zmechanizowane, posiadające conajmniej pięć pieców oraz maszyny do wyrobu ciasta i wagi automatyczne oraz wyrabiające specjalnie jeden typ chleba i bułek, należy uważać za przemysłowe, podczas gdy zakłady liczące mniej niż pięć pieców i trudniące się wypiekiem bułek, chlebów i t. p., różnego gatunku należy zaliczyć do kategorji rzemieślniczych. Opinja ta, po uchwaleniu jej w następstwie przez organ wykonawczy Związku została zakomunikowana warszawskiej Izbie Przemysłowo-Handlowej.

Redakcja przyjmuje strony w poniedziałki i czwartki od godziny 6—7.

skala zarobkowania tej warstwy podniosła się nawet dwukrotnie, to i tak nie byłaby w stanie kupować gatunków wyższych, względnie luksusowych. Gatunki wyższe, względnie luksusowe wyrobów masarskich potrzebne są warstwie zamożniejszej, która właśnie może zupełnie śmiało płacić pewną nadwyżkę, niejako zwrot kosztów surowca, lub produkcji względnie lepszego opakowania, odpowiedniej administracji i t.d., ale może śmiało płacić za gatunek tego spożycia. Umożliwiłoby to przy niestosowaniu cen maksymalnych dla przemysłu masarskiego na gatunki wyższe i luksusowe, obniżenie przy kalkulacji cen gatunków niższych, coby bardzo poważnie i zbawczo wpłynęło na ceny niższych gatunków. Niższe gatunki następujących wyrobów masarskich: kiełbasa, słonina, schab, sadło, smalec, kaszanka, czarne, leberka, boczek, pasztetowa, kości, nóżki, salcesony, wątroby, i t. p. miałyby ceny o wiele niższe od obecnych, gdyby zniesiono ceny maksymalne na szynkę, krakowską polędwicę, baleron, serdelki, parówki, rolady, salami moskiewskie i mońskie. — Zresztą i w tym względzie nie należałoby się spodziewać jakichś specjalnych nadwyżek, a to z tego powodu, że przemysł masarski u nas rozwinięty jest nietylko w wielkich miastach bardzo poważnie, ale i w małych miasteczkach, osadach, wsiach i t. d. A więc pewna skala cen, regulowałaby się doskonale przez olbrzymią ilość konkurencji w tym zawodzie, co jest rzeczą całkowicie wystarczającą. Przy innem traktowaniu tej rzeczy, a więc traktowaniu niezdrowem, będziemy zawsze w tej czy innej mierze zdani na łaskę i niełaskę przywozu np. smalcu amerykańskiego, co przy olbrzymiem uboju bydła u nas w Polsce jest gospodarczym nonsensem, — pogarsza bilans handlowy i doprowadza do tego, że praca w zakładach przemysłowych masarskich nie może być prowadzona według wszelkich metod oszczędzania i wyzyskania najmniejszego nawet skrawka tłuszczu. Płynie to stąd, przemysłowiec amerykański niema tych maksymalnych cen za wyższe gatunki wyrobów masarskich, a przez to samo na naszym rynku jest bardziej uprzywilejowany od przemysłowca krajowego.

Bardzo poważne podrożenie tych materjałów przy zakupie przez konsumenta powoduje podatek obrotowy, który podraża produkt, zanim dojdzie do konsumenta, o prawie 10 procent. Wobec tego, że sprawa podatku obrotowego jest w opracowaniu w odpowiednich ministerstwach, stwierdzamy tylko na tem miejscu, że sprawa ta winna być jak najszybciej uregulowana ze względu na to, że mowa tu o produktach pierwszej i to koniecznej potrzeby.

Ruch autobusowy.

Polski Związek Turystyczny w Krakowie, jedyny w Polsce, przeprowadził szereg zarządzeń organizacyjnych, ujmujących w pewne ramy porządkowe rozwijający się silnie, lecz bardzo chaotyczny dotychczas ruch autobusowy. Praca związku wydała już konkretne rezultaty: skoncentrowano ruch autobusowy w mieście na jednym placu, wydano przejrzyste rozkłady jazdy, ujednostajniono politykę biletową, uruchomiono pierwszy w Polsce dworzec autobusowy, jak również w miarę możności trzyma się w karbach przepisów porządkowych prywatnych właścicieli autobusów. Na skutek tego pomimo, iż stosunki są jeszcze dalekie od ideału, jednakże są o całe niebo lepsze od analogicznych stosunków, panujących w komunikacji autobusowej w innych województwach. Dodać należy, iż praca Polskiego Związku Turystycznego objęła również teren woj kieleckiego, które w osobie p. wojewody wykazuje duże zrozumienie dla rozwoju uporządkowanej komunikacji autobusowej.

Do 35 istniejących obecnie linij, mających punkt wyjścia na placu św. Ducha w Krakowie przybywa z dniem 26 b. m. nowa: Kraków—Kalwarja — Wadowice — Andrychów — Kęty — Bielsko — Skoczów — Cieszyn. Uruchomienie tej linji spotka się napewne z uznaniem, gdyż przestrzeń Kraków—Cieszyn będzie można przebyć w ciągu 3 i pół godzin, zamiast 7 godzin koleją. Koszt przejazdu wozem luksusowym „Spa", „Federal" lub „Lancia" wyniesie 14 zł. od osoby. Wyjazd z Krakowa 6.30 rano, powrót z Cieszyna — rynek 17.30. Numerowane miejsca można nabyć 48 godzin przed wyjazdem.

Samochód.

Samochód w Polsce jest spóźniony. Nie przybył do nas w „szalonem" tempie 20 kilometrów na godzinę, jak pisano w roku 1909 — ale zato obecnie, z szybkością 120, na godzinę, przybywa ku nam plejada wszystkich samochodów świata.

Mimo ciężkich warunków ogólnych, mnóstwo świeżo zainstalowanych przedstawicielstw znajduje zbyt na swe, często kosztowne, maszyny.

Dawniej samochód był luksusem, później, przyjemnością, dostępną dla ludzi zamożnych — obecnie — samochód stanowi niezastąpiony środek lokomocji każdego człowieka interesu. Kupiec, przemysłowiec, inżynier, przedsiębiorca, agent handlowy, pośrednik i wogóle każdy człowiek wyznający dewizę: „czas, to pieniądz" — nie może się obejść bez samochodu. Przez telefon, ani listownie, interesu nie załatwisz, a tembardziej go nie skończysz. — Przewlekasz sprawę i marnujesz czas. Interes ci się wymyka z ręki, bo nie jesteś w stanie porozumieć się osobiście w kilkudziesięciu punktach miasta.

Z chwilą, gdy człowiek ma swój samochód, przestrzeń nie jest dlań przeszkodą. Jest wówczas wszędzie. Nie spóźnia się, nie robi zawodu, nie zastaje kasy zamkniętej przed nosem. Co najważniejsze, — zawsze jest zrównoważony, bo się nie śpieszy i nie goni. Nie pcha się do tramwaju, nie moknie na deszczu i nie walczy z taksówką.

A jaką rolę odgrywa samochód w pracy agenta handlowego? — Zasięg jego interesów jest nieraz bardzo szeroki. Tłucze się po całyc hobszarach i klnie na marne rozkłady pociągów, na oddalone od miasta dworce. Dzięki brakowi połączenia marnuje cały dzień nad jednym interesem, mogąc zrobić kilka.

Mając swój samochód, agent nie czeka na kiepskie połączenie, może spokojnie dobić interesu, bo wie, że pociąg mu nie ucieknie. — Posługując się maszyną, oszczędza nietylko na czasie, ale i na wydatkach, bo nie ma kłopotu z przewożeniem próbek i bagażu.

To są powody, dla których każdy człowiek interesu musi się posługiwać samochodem, i dla których samochód musi się spopularyzować w najszerszych kołach handlowych.

Karoserje krajowe.

Przemysł karoseryjny reprezentowany jest w Polsce przez bardzo znaczną liczbę placówek. I tak w Warszawie mamy cztery poważniejsze zakłady oraz cały szereg mniejszych; w Lublinie dział karoserji firmy Plage i Laśkiewicz zatrudnia około 200 robotników; trzy większe fabryki ma Poznań (Samolot, Carossa i Brzeskiauto), trzeba też wymienić znajdującą się na naszem terytorjum celnem „Danziger Carosserie-Fabrik". Oprócz tych większych firm, mamy w całej Polsce niezliczone mnóstwo drobnych fabryczek i warsztatów, które — przeważnie ubocznie — zajmują się wytwarzaniem karoserji samochodowych. Produkcja większych fabryk wynosi mniej więcej **120 sztuk miesięcznie,** wraz z produkcją warsztatów **dosięga ona dwustu.**

Jeśli chodzi o jakość i poziom produkcji, to rozróżnić trzeba pracę seryjną i indywidualną. Otóż co się tyczy karoserji, wykonywanych indywidualnie, to polskie fabryki umieją tworzyć rzeczy zupełnie pierwszorzędne, m. in. dzięki posiadaniu b. dobrych stelmachów i tapicerów. Natomiast z wykonaniem seryjnem sprawa przedstawia się gorzej, gdyż fabryki nasze, nie posiadając własnych sztancowni, nie mogą — przy dzisiejszych stawkach celnych i masowej produkcji zagranicznej — dać klijentowi towaru — po niskiej cenie — jak względnie dobrego, jak zagranica.

Produkcja indywidualna jest więc tym działem, do którego nasze fabryki karoserji są najlepiej przygotowane. Dział ten rozwija się. O ile początkowo fabrykowaliśmy jedynie dorożki-landolety, których typ specjalnie się w Polsce przyjął, o tyle obecnie przechodzimy również na wozy luksusowe. Od roku produkowane są przez dwie fabryki również karoserje całkowicie obijane blachą, nieustępującą zagranicznym.

Wśród publiczności naszej świadomość wysokiego poziomu produkcji indywidualnej polskich fabryk karoserji mało jest rozpowszechniona, tembardziej, że wspomniane już liczne drobne warsztaty wypuszczają wciąż na rynek karoserje, stojące na poziomie b. niskim pod względem zarówno wykonania, jak i wyglądu estetycznego. Te karoserje małych fabryczek i warsztatów systemotycznie psują dobre imię poważnych fabryk. Publiczność bowiem, widząc karoserję krajową, nie zastanawia się, czy to jest karoserja solidnej fabryki, czy też tylko nieudolnego warsztaciku, i powiada: „to jest karoserja krajowa — karoserja zła i brzydka". Otóż publiczność musi sobie uświadomić, że nie można produkcji krajowej w tej dziedzi-

nie traktować ryczałtowo: potrafimy robić i robimy karoserje bez zarzutu; trzeba jedynie umieć odróżnić wyrób dużej i porządnej fabryki od wyroku partacza.

Przemysł karoseryjny mógłby się u nas rozwijać nadal bardzo korzystnie, napotyka on jednak w swym rozwoju na szereg trudności. Jedna z głównych trudności — to brak krajowych fabryk najrozmaitszych akcesorji. Ktoś, kto się zabiera do budowania karoserji np. we Francji, ma pod bokiem mnóstwo fabryk wszelkich niezbędnych części i materjałów pomocniczych. U nas — wszystko trzeba albo importować, płacąc wysokie cło, albo też — kontentować się w nielicznych wypadkach towarem krajowym, który niezawsze stoi na wysokości zadania. Brak nam jest np. farb cellulozowych pierwszego gatunku — te, które się robi w Polsce, są marne. Również nasze fabryki włókiennicze nie pomyślały dotychczas o produkowaniu specjalnych sukien samochodowych; sukna krajowe nadają się chyba tylko na podsufitki, inne musimy importować. Akcesorjów samochodowych w ścisłem tego słowa znaczeniu wogóle w Polsce nie robimy, i trzeba je importować. Byłoby pożądanem, aby została w Polsce założona fabryka akcesorjów samochodowych. A ten, ktoby ją założył, napewno nie narzekałby na brak zamówień.

Polski samolot.

W niedzielę dnia 25 b. m. punktualnie o godzinie 4 rano z lotniska poznańskiego w Ławicy wystartował samolot polski „Lublin R. XI" na raid do Barcelony.

Lot ten zainicjowany przez firmę Plage i Laśkiewicz w Lublinie przy współudziale i pomocy departamentu aeronautyki, który wydelegował pilota mechanika, dostarczył paliwa i smarów, i dyrekcji Powszechnej Wystawy Krajowej w Poznaniu, miał na celu propagandę polskiego lotnictwa i przemysłu a lotnicy zawieźli specjalne pismo dyrekcji Powszechnej Wystawy Krajowej do dyrekcji Wystawy w Barcelonie.

Po 12 godzinach lotu, o godzinie 16 m. 15 samolot polski wylądował bez najmniejszego defektu w Barcelonie, pokrywając przestrzeń z górą 2.000 klm. w linji prostej. — Samolot pilotowany przez majora Makowskiego, jednego zasów naszego lotnictwa, miał na pokładzie mechanika sierżanta Wiehmana.

Maszyna została całkowicie wykonana w kraju, w fabryce lubelskiej Plage i Laśkiewicz, według najnowszej konstrukcji, odpowiadającej ostatnim wymogom techniki lotniczej. Jednopłatowiec „Lublin R. XI", o eliptycznej formie skrzydeł z zastrzałami, o kadłubie stalowym i skrzydłach drewnianometalowych na podwoziu oleopneumatycznem i wyposażony w silnik Wright 220 HP. (również wykonany w fabrykach krajowych), zdał trudny egzamin doskonałości.

Samolot zasadniczo nie przeznaczony do takich dalekich przelotów, był silnie obciążony zapasem paliwa. Szybkość, jaką rozwinął na trasie, jest bardzo dobra. Wszystkie zalety samolotu „Lublin R. XI" wykonanego w kraju całkowicie, według polskich projektów, okazały się wybitnemi.

Bilans handlowy.

Tendencja poprawy, jaka od kilku miesięcy występuje w naszym zdecydowanie dotychczas biernym bilansie handlowym, uwieńczona została w lipcu b. r. sukcesem w postaci nadwyżki naszego bilansu handlowego w wysokości 10 milj. 400 tys. zł. Wartość przywozu do Polski w tym miesiącu wynosiła 266,400.000 zł., podczas gdy wywóz przedstawia wartość 276,800.000 zł. Nadwyżkę przypisać należy nieznacznemu zmniejszeniu się importu i poważnemu zwiększeniu się wywozu, gdyż w porównaniu z czerwcem o sumę 38,900.000 zł. W szczególności wzrósł wywóz żyta o 6,700.000 zł., owsa o 2 milj zł., cukru o 2 milj. zł., bekonów o 5 milj. zł., masła o 4,500000 zł. oraz węgla o 7,700.000 zł.

Już pobieżny rzut oka na pozycje, które spowodowały wzrost wywozu wskazuje, iż wzrost ten zawdzięczamy w pierwszym rzędzie zwiększonej ekspansji eksportowej surowców i produktów rolniczych. Podkreśla to kolosalne znaczenie, jakie posiada rolnictwo w strukturze gospodarczej kraju, skoro tylko daną mu jest możność swobodnie swą działalność produkcyjną rozwinąć. Obecny okres po zbiorach pozwala nam przypuszczać, że o ile polityka rządu w dziedzinie zbożowej nie pójdzie po fałszywych torach z r. ub., to wówczas będziemy mogli oczekiwać dalszego utrzymania, a nawet zwiększenia pozycji wywozowej naszych produktów rolniczych. Z kolei przyczyni się to do poprawy niskiej siły kupna ludności rolniczej, siły kupna, która wyładowuje się przedewszystkiem na rynku krajowym powodując ożywienie rodzimego przemysłu włókienniczego, konfekcyjnego, maszyn rolniczych, nawozów sztucznych i t. p.

Zahamowanie wzrostu przywozu przypisać należy ogólnemu pogorszeniu sytuacji kredytowej kupiectwa, a w szczególności coraz większej wstrzemięźliwości w udzielaniu przez zagranicę kredytów towarowych. Pozostaje to w związku nietylko z wspomnianem pogorszeniem zdolności finansowej naszego kupiectwa, ale w znacznej mierze w związku z ogólnie niepomyślnem kształtowaniem się sytuacji na europejskich rynkach pieniężnych.

Zahamowanie wzrostu przywozu niejako automatycznie oddziaływując na poprawę naszego bilansu handlowego, stanowi przeciwwagę wobec zmniejszającego się dopływu kapitałów z zagranicy. — Zjawisko to stąd jest niezwykle pocieszające, w dobie obecnej, kiedy silnie deficytowy bilans handlowy oznaczałby poderwanie równowagi bilansu płatniczego, a w konsekwencji mógłby zagrozić katastrofą wprost finansowo - gospodarczą. Przy obecnem natomiast kształtowaniu się sytuacji wobec równowagi bilansu handlowego — spokojnie można walczyć na froncie wewnętrznym z trudnościami zagrażającemi ze strony niedomagań pieniężnych naszemu przemysłowi i handlowi, będąc zabezpieczonymi od niespodzianek ze strony handlu zagranicznego.

Prosimy usilnie czytelników o wpłacenie zaległej opłaty prenumeracyjnej.

Nadesłane.

Wielce Szanowny Panie Redaktorze!

W związku z notatką, zamieszczoną w „Gazecie Warszawskiej" Nr. 249 z dnia 30 sierpnia b. r. p. t. „Pos. B. B. Pacholczyk zawieszony", uprzejmie proszę Szanownego Pana Redaktora o łaskawe zamieszczenie poniższego wyjaśnienia:

1) Nieprawdą jest, jakoby wydział wykonawczy „Związku pracowników gminnych" powziął u-

chwałę o „wykluczeniu“ mnie. Natomiast podczas pobytu mego na urlopie, jeden z członków wydziału wykonawczego J. Popiołkiewicz, dobrawszy sobie niejakiego F. Banasia, który ani członkiem zarządu, ani członkiem wydziału wykonawczego Związku pracowników administracji gminnej (tak bowiem Związek ten się nazywa) nie jest — powziął „uchwałę“ o zawieszeniu mnie w czynnościach kierownika Związku.

Dowiedziawszy się po powrocie z urlopu 31 b. m. o uczynionych mi zarzutach i nieprawnem powzięciu uchwały przez wymienionych dwóch panów o zawieszeniu mnie w czynnościach, objąłem urzędowanie, bowiem „uchwała“ ta jest zwykłem nadużyciem, zaś samą sprawę skierowałem do Sądu koleżeńskiego, na podstawie orzeczenia, którego jedynie zarząd Związku mocen jest zawiesić w urzędowaniu kierownika Związku, będącego jednocześnie członkiem Zarządu. Sąd koleżeński został wyznaczony na dzień 6 września b .r.

2) Insynuowane mi przez „Gazetę Warszawską“ dnia 26 sierpnia rb. zarzuty były przedmiotem rozprawy sądowej w Łęczycy w dniu 30 października 1922 r., przyczem oskarżony przeze mnie o zniesławienie na wiecu, odbytym 19 października 1922 r. p. Aleksander Dzierżawski, obecny poseł Klubu Stronnictwa Narodowego, wyrokiem tegoż Sądu, zatwierdzonym następnie w II instancji przez Sąd Okręgowy w Łodzi, skazany został z uwzględnieniem okoliczności łagodzących na 10 dni aresztu.

3) W następstwie wyroku powyższego p. poseł Dzierżawski na zebraniu gminnem (w mojej nieobecności) w Tkaczewie, dnia 22 marca 1924 r. wobec 600 osób odwołał publicznie uczynione mi na wiecu zarzuty, co jeszcze potwierdził wobec mnie osobiście, równocześnie mnie przepraszając za wyrządzoną mi krzywdę.

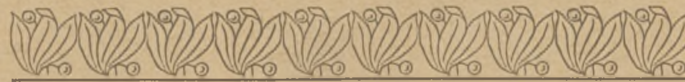
4) „Gazetę Warszawską“ pociągam do odpowiedzialności sądowej.

5) Równocześnie zwracam się do Prezesa Klubu Sejmowego Bezpartyjnego Bloku z prośbą o powołanie Sądu Honorowego dla rozpatrzenia merytorycznego treści powyższych zarzutów.

Dziękując zgóry, łączę wyrazy prawdziwego szacunku

Antoni Pacholczyk
poseł na Sejm





Redakcja przyjmuje w poniedziałki i czwartki od godz. 6—7 wieczór ul. św. Marka 8, I. piętro.

Ceny ogłoszeń: Strona ogłoszeniowa dzieli się na 3 szpalty. — Ogłoszenia zwyczajne 22 grosze za 1 cm². — Ogłoszenia w tekście 30 groszy za 1 cm².

Wydawca: Komitet Wydawniczy przy Zjednoczeniu Mieszczańskiem w Krakowie.
Za Komitet Redakcyjny: Eustachy Gaertner. Redaktor odpowiedzialny: Dr. Marjan Kornecki.
Odbito w drukarni „Czasu“ w Krakowie pod zarządem L. Wójcika.